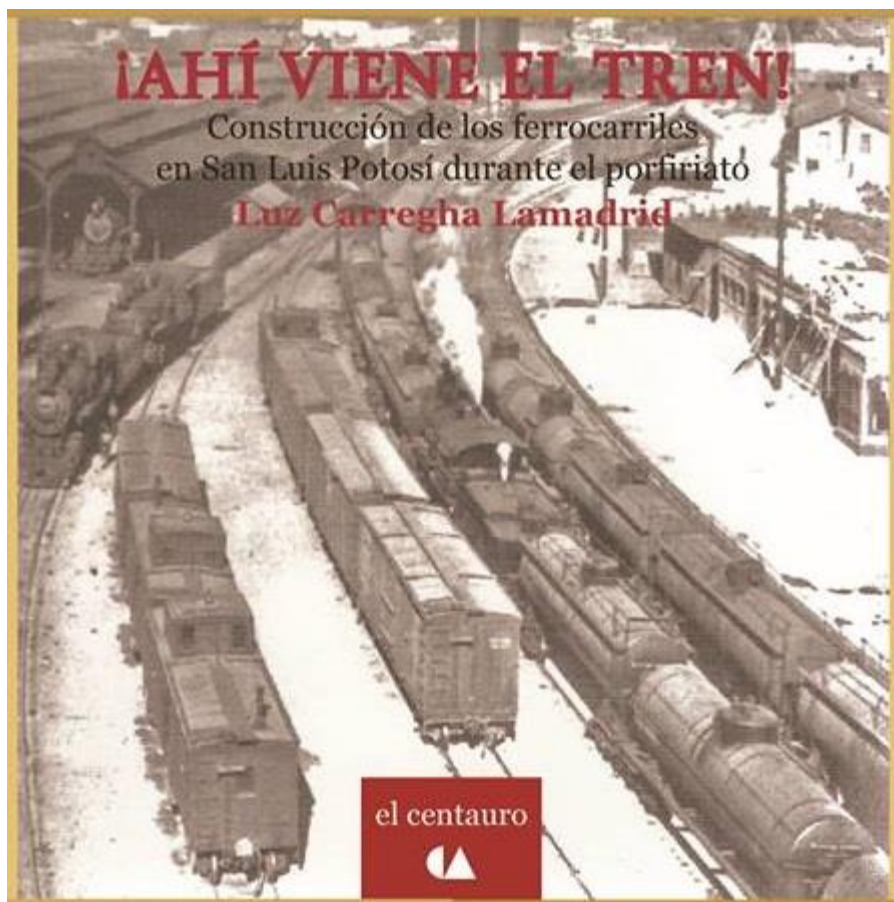


*¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el Porfiriato*, de Luz Carregha Lamadrid, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 2014.



La autora del libro inicia exponiendo que hablará sobre “la estructura política y económica sobre la cual se desarrolló la construcción de los ferrocarriles en el estado de San Luis Potosí, y centra su atención en dos asuntos: el marco normativo que sustentó la apertura de las rutas ferroviarias, y las estrategias para la obtención de los recursos financieros, naturales y humanos, indispensables para realizar la obra”. Estos dos elementos: el político y el económico, están presentes a lo largo de los capítulos.

En el libro se escudriñan las modalidades en la definición de los trazos y la búsqueda de recursos financieros para la construcción de los caminos de hierro. Así, se muestran las estructuras y sus fuerzas políticas en los inicios del Porfiriato, que en diversos niveles se articularon con las económicas y las sociales, y que aseguraron la continuidad del gobierno porfirista. Carregha señala que una táctica en ese sentido, fue el debilitamiento de grupos locales que habían ejercido el poder, haciendo contrapesos. El acceso a las vías de comunicación forma parte de esa práctica, de tal manera, que el ferrocarril se convirtió en un instrumento político. Así, las rutas

ferroviarias traslucen una nueva configuración del espacio político y económico potosino.

Pero esa nueva reconfiguración no significó una debacle, periodo de crisis, convulsión o conflicto, pues la autora sostiene que dicha configuración fue gracias a las alianzas de la élite política potosina, pues sus miembros estaban emparentados y asociados en distintas empresas. Así se puede identificar –como lo llama la autora- un maridaje entre el poder político y el económico.

Al hablar sobre el trazo de las líneas, debate con los supuestos de Coatsworth en su obra clásica sobre *los orígenes del atraso*. Cuestiona el planteamiento de la difícil topografía como uno de los elementos que explican el retraso en la construcción de los ferrocarriles. En su lugar, Carregha propone que desde antes del establecimiento de las vías, ya existían caminos de rueda que habían superado los retos orográficos y que incluso cruzaban ríos caudalosos. Agrega que no solamente el ferrocarril registró un atraso en México, si no el ramo de las comunicaciones en general.

En la definición del trazo participaron autoridades, productores, hacendados, mineros, comerciantes y empresarios. Los intereses de los hacendados se vieron reflejados en la definición del trayecto y de las estaciones, pero más adelante dejaron de ser puntos vitales y solamente se instalaron estaciones de bandera, es decir, que el tren solamente se detenía cuando había carga o pasajeros que transportar.

En este punto, la autora sostiene para el caso potosino, que la mayoría de las estaciones se localizaron en terrenos de haciendas, a las cuales dieron servicio y que no era ahí donde se embarcaba o remitía el mayor volumen de carga, sino en las ciudades y los puertos.

Otro debate en el cual se adentra la autora, es el de la incapacidad económica de los inversionistas mexicanos y el peso del interés en la ganancia que obtenían por el traspaso de concesiones. Frente a esos planteamientos, la Carregha señala que los inversionistas generalmente consiguieron concesiones que mantuvieron durante años, y que aunque no lograron concluir la obras, sí tardaron en traspasarlas.

Frente al supuesto historiográfico de la normalización de los ferrocarriles a partir de la promulgación de la ley de 1899, y a la idea de que los ferrocarriles se habían instalado de manera desorganizada, la autora sostiene que sí hubo un marco normativo desde mediados del siglo XIX, que permitió un tendido racional. En este sentido, se puede advertir el esclarecimiento de las reglas del juego, lo que teóricamente disminuye la incertidumbre y el riesgo.

En tanto el cartabón legislativo, se siguió el modelo francés adoptado en Europa, conforme al cual el Estado concesionaba las obras ferroviarias y su aprovechamiento a entidades privadas

También se habla sobre la participación de gobiernos estatales, empresarios nacionales y extranjeros. Así, el plan del ministro Vicente Riva Palacio contempló tres vertientes: 1) que el Estado financiara la construcción de caminos de hierro, 2) que las concesiones se entregaran a los gobiernos de los estados para la asociación de inversionistas nacionales o extranjeros, y 3) privilegiar proyectos de alto impacto como los ferrocarriles interoceánico e internacional. De esa manera, surgen proyectos empresariales con la estrecha vigilancia del gobierno, un tema de vital importancia para los estudios sobre el surgimientos de empresas mixtas y el Estado empresario.

Con la gestión de Limantour, se elabora una nueva ley en materia ferroviaria que pretendía resolver problemas derivados de los resquicios de la de 1889, especialmente lo relativa a la “frágil” posición del gobierno, es decir, pretendió fortalecer al gobierno ante las empresas con la finalidad de que no llevaran a cabo acuerdos económicos entre ellas y posibilidades de concentración de empresas en pocas manos. Es de mencionar que en ese tiempo, ya era evidente el proceso de transformación empresarial con base en fusiones, adquisiciones y absorciones, característico del control del mercado por parte de las grandes empresas que operan con ventajas frente a los pequeños proyectos. Ese proceso, fue vivido en diversos sectores de la economía, como el minero, el industrial y no podía faltar por supuesto, el ferrocarrilero.

Aparentemente el cartabón institucional en torno a los ferrocarriles favoreció el otorgamiento de contratos. No obstante, la autora señala la existencia de un “modelo casuístico”, consistente en una permanente adaptación y reformas a los contratos de concesión. Este es un punto interesante respecto al establecimiento de normativas, que teóricamente tienen una aplicación lenta y gradual, y que frente a situaciones no contempladas, los contratos se acuerdan bajo criterios de excepción y la aceptación entre las partes.

Otro punto puesto a discusión por la Dra. Carregha, es que en San Luis fue más atractiva económicamente la compraventa de terrenos previstos para el trazo, que la obtención y compraventa de concesiones. Para completar el panorama, la autora destaca que esa compraventa de terrenos tampoco fue de la importancia especulativa señalada en la historiografía.

También con relación a este punto, la autora señala que los potosinos desarrollaron la estrategia de adquirir propiedades rurales, con la finalidad de vender posteriormente una franja a la empresa ferroviaria y con ellos obtener dos ganancias: contar con una estación en esa propiedad y comercializar sus productos. Para argumentar lo anterior, la autora realizó un ejercicio de cuantificación, no solamente relativo a capitales, sino a transacciones, contratos, operaciones, extensiones de terreno y precios, para lo cual se basó en una fuente homogénea con información abundante, como son los instrumentos notariales.

Como bien señala Carregha, el aspecto laboral ha sido poco abordado en los estudios sobre los ferrocarriles, por lo que en su obra, se avoca a investigar los mecanismos para la contratación de trabajadores, así como las incipientes organizaciones ferrocarrileras.

Esa circulación de mano de obra, las tácticas de aprovisionamiento y la especialización de las actividades, generó diferencias salariales dentro de la empresa; desigualdades agudizadas por el origen cultural de los trabajadores. Por ello, la autora cuestiona si se trató de una incapacidad o desestimación de la mano de obra nacional. Me llama la atención la referencia sobre los recomendados de “prominentes políticos” que solicitaban ser contratados en altos puestos, pero que no lo obtenían por su falta de experiencia.

El último capítulo habla sobre el discurso modernizador. Los caminos de hierro representan para Carregha, la materialización de la política del régimen porfiriano. El argumento político utilizado para defender la permanencia del régimen y de quienes ejercían el poder.

Menciona que el ferrocarril se convirtió en una arma política para defender la reelección, no solamente de Carlos Díez Gutiérrez y el resto de los gobernadores de los estados, si no del propio Porfirio Díaz. Los argumentos se utilizaron de la misma manera para defender la reelección del gobernador Blas Escontría en 1902.

Las celebraciones de inauguración tuvieron varios significados para la autora. Por un lado sirvieron para enaltecer el sentimiento patrio con actos cívicos, y por el otro, se convirtieron en la oportunidad para fortalecer alianzas políticas. Así, los banquetes a los cuales eran invitados: funcionarios federales, estatales y municipales, representantes extranjeros, periodistas, hombres de negocios, miembros de la élite potosina y militares, se traducen en espacios donde se comparte información de relevancia y de diversa naturaleza, especialmente de carácter político y económico y se configuran alianzas.